

2021（令和3）年12月27日

令和2年（行ウ）第223号

原告 黒田英彰他 28名  
 被告 国  
 原告ら訴訟代理人  
 弁護士 鳥海準他

東京地方裁判所 民事第51部1C係 御中

証拠説明書

号証	原本・写しの別	標目	作成者	作成日	立証趣旨	備考
甲68	写し	第四章 成田空港の あゆみ	成田国際 空港株式 会社	2019(R 1)年度 版	1960年代初頭の新 空港建設構想からの 経緯	リンク先 は別紙
甲69	写し	共生・共栄 会議 設立 趣意書	成田空港 地域共生 ・共栄会 議	平成21 (2009) 年6月 16日	空港反対闘争から共 生・共栄へ転換する 簡潔な経緯	リンク先 は別紙
甲70	写し	資料編①	成田国際 空港株式 会社	2019(R 1)年度 版	「地域と共生する空 港づくり大綱」が作 成される前の経緯	リンク先 は別紙
甲71	写し	地域と共生 する空港づ くり大綱	成田国際 空港株式 会社	(2021 年12 月24 日現在)	「地域と共生する空 港づくり大綱」作成 中の経緯説明	リンク先 は別紙
甲72 の1	写し	会社情報	成田国際 空港株式 会社	(2021 年12 月24 日現在)	甲72の3の入口頁 のその1	リンク先 は別紙
甲72 の2	写し	成田空港の 歴史	成田国際 空港株式 会社	(2021 年12 月24 日現在)	甲72の3の入口頁 のその2	リンク先 は別紙
甲72 の3	写し	成田空港の 歩みと共 生・共栄の 経緯	成田国際 空港株式 会社	(2021 年12 月24 日現在)	1966年～2021年3 月までの年表	リンク先 は別紙
甲73	写し	「成田空港 に関する四 者協議会」 の結果につ いて(平成 30年3月 13日)	千葉県 総合企画 部 空港地域 振興課	平成30 (2018) 年3月 13日	年間発着枠を、現在 の30万回から50万 回に拡大すること を、国土交通省、千 葉県、空港周辺9市 町及び成田国際空港 株式会社の4者	リンク先 は別紙

					で、確認書を締結したこと	
甲74の1	写し	首都圏空港機能強化検討調査～成田国際空港について～	(一財)運輸政策研究機構 運輸政策研究所	2014(H26)年5月27日	1 「30万回時の時間帯別離着陸回数」において、当時の成田空港の1時間発着回数の上限が64回であること  2 上記において、時間64回の離発着が可能であれば、年間30万回の離発着が可能、であること	リンク先は別紙
甲74の2	写し	研究報告会2014年春(第35回)	(一財)運輸総合研究所	2014(H26)年5月27日頃	甲74の1の研究会において屋井鉄雄教授が講評を担当したこと	リンク先は別紙
甲75	写し	参考資料	国交省航空局	2019-2020年頃	「成田空港におけるピーク時間帯の処理能力向上策」(p7)において、高速避退路を新設することで、最大時間値を68回から72回に拡大すること	リンク先は別紙
甲76	写し	Narita International Airport (NRT)	国際線発着調整事務局) / 日本航空協会	2021(R3)年	2011年から20年までの、成田空港の離発着回数の推移(英文)	リンク先別紙 補足事項あり
甲77	写し	「首都圏空港機能強化検討調査～成田国際空港について～」(第35回研究報告会報告)の補遺	北河涉、泊尚志	2015 Summer	85頁「表-7」において、成田空港は滑走路2本のままで、工夫を重ねることで時間85.6回の離発着が可能	リンク先は別紙
甲78の1	写し	百里飛行場	国交省東京航空局	(2021年12月24日現在)	甲78の2への入口頁	リンク先は別紙
甲78の2	写し	百里飛行場	国交省東京航空局	(2021年12	百里(茨城)飛行場の概況	リンク先は別紙

				月 24 日現在)		
甲 7 9		茨城空港、 海外向け愛 称に 「Tokyo」	産経新聞 社	2020 (R2)年 3月2 4日		リンク先 は別紙
甲 8 0		茨城空港～ 東京駅間に 直行高速バ ス-航空便 発着に合わ せ運行	みんなの 空港新聞	2010 (H22) 年 5 月 26 日	直行バスは、最短 1 時間 40 分で、茨城 空港～東京駅を運航 すること	リンク先 は別紙
甲 8 1		東京方面の バス情報	茨城空港	2020 (R2)年 4月20 日頃		
甲 8 2	写し	人 事 異 動 (第 2 6 の 2 号)	国土交通 省	令 和 2 年 (2020) 4 月 1 日 付	国土交通省航空局の 鈴木信昭氏は、同年 4月に茨城県営業戦 略部空港対策監に就 任	リンク先 は別紙
甲 8 3	写し	アジアゲ ートウェイ構 想について	国土交通 省港湾局	2007 (H19) 年 5 月 24 日	アジアゲートウェイ 構想の「最重要項目 10」の筆頭が「…航 空政策の転換」	リンク先 は別紙
甲 8 4	写し	百里飛行場 に関する考 察	カンタス 航空日本 支社 マーケテ ィング本 部  野村尚司	2008, March Vol.15  日本国 際観光 学会論 文集 (第 15 号)	①2007年6月21日 に発表された国土交 通省交通政策審議会 航空分科会答申で、 「百里飛行場、…横 田飛行場について は、…首都圏の航空 需要の一翼を担う役 割を果たすものとし てその活用を図るこ とが適当」「百里飛 行場については、引 き続き共用化に向け た整備を進める」と ある。  ②「横田・茨城両飛 行場は首都圏のセカ ンダリー空港として の役割を期待され ていると理解する」	リンク先 は別紙

					との学術論文の存在	
甲 8 5	写し	東海道新幹線の「トンネル」は、秘話が満載だ	東洋経済新報社／栗原景	2016年 04月 15日	1. 静岡県は空港に直結する新幹線新駅の設置を目指しており、平成 28 (2016) 年度には新駅の測量・設計・調査費用として 10 億円を予算に計上 2. 2016 年 2 月には、有識者による静岡県の技術検討委員会が、県が提示した設置目案を「技術的に可能」と判断 3. 東海道新幹線を運営する JR 東海は、一貫して新駅設置を「不可能」と否定	リンク先は別紙
甲 8 6	写し	「航空管制の安全に関する研究会」について及び添付の資料	国土交通省航空局 管制保安部 保安企画課 管制課	平成 17(2005)年 9月 13日	1. 国土交通省が公表する「離陸機が連続する場合の滑走路の時間あたり上限」(5 頁目) 2. 同じく「着陸機が連続する場合の滑走路の時間あたり上限」(6 頁目) 3. 同じく「日本とヨーロッパにおける混雑空港の着陸回数」(7 頁目)の違い	リンク先と補足事項は別紙
甲 8 7	写し	第 1 回 航空需要に対応した空港運用研究会議事録	関西空港研究会	2015(H27)年 10月	甲 86 で宣誓供述していない部分を含めた、平田講演の全文書き起こし議事録	リンク先は別紙
甲 8 8	写し	A T C 再発見 vol.25 【後方乱気流管制方式の改正】	航空交通管制協会 技術委員会	2021(R3)年 2月 22日	1. 後方乱気流区分の見直しをもとに ICAO でも検討が行われ、2020 年 11 月 5 日、後方乱気流管制方式に関する PANS-ATM の規定が改正	リンク先は別紙

					2. 日本では、… PANS-ATM と同日付で管制方式基準が改正 2. 到着機間・出発機間の管制間隔が短縮され、さらなる高密度運航が実現できる	
甲 8 9 の 1	写し	羽田空港新飛行ルートに関する質問主意書	衆議院議員 海江田万里	令和 3 (2021) 年 6 月 1 1 日	甲 88 を基にした質問主意書	リンク先は別紙
甲 8 9 の 2	写し	政府答弁	内閣総理大臣 菅義偉	令和 3 (2021) 年 6 月 2 5 日	甲 89 の 1 への政府答弁	リンク先は別紙
甲 9 0 の 1	写し	「羽田新ルートの運用停止を求める請願	渋谷の空を守る会 共同代表 須永知男	令和 3 (2021) 年 9 月	渋谷区議会は国に対して、都心低空飛行を伴う羽田新ルートは早急に運用停止するよう求めてください、との請願	
甲 9 0 の 2	写し	渋谷区議会が羽田新ルートの運用停止検討を求める意見書を可決	東京新聞	令和 3 (2021) 年 10 月 16 日朝刊	渋谷区議会は、甲 90 の 1 が、自民党公明党を含む全会一致で可決したとの報道	ネット記事のリンク先は別紙
甲 9 1	写し	羽田新ルートの運用停止を国に求める意見書	渋谷区議会議長	2021 (R3)年 10 月 13 日	自民党公明党を含む全会一致で可決された、「羽田新ルートは早急に運用の停止を検討するよう強く求める」旨の意見書（地方自治法 99 条）	リンク先は別紙
甲 9 2 の 1	写し	入札公告	国土交通省航空局長 久保田雅晴	令和 3 (2021) 年 8 月 2 3 日	①「滑走路処理能力算定手法に関する調査」が競争入札に付されたこと。 ②発注概要に「新たな算定手法の作成」と「現行の算定手法との比較」が含まれること	リンク先は別紙

甲92 の2	写し	一般財団法人航空交通 管制協会の 落札結果・ 落札情報	入札情報 速報サー ビス  株式会 社 うる NJSS 事 業部	(2021 年 12 月 27 日現 在)	2021年9月22日に 甲92の1を、 航空交通管制協会が 落札したこと	リンク先 は別紙
甲93 の1	写し	羽田空港に おけるビジ ネスジェッ トの受入れ を拡大	国土交通 省航空局	2016 (H28) 年4月 22日	甲93の2乃至3を 公表する報道記者発 表のトップページ	リンク先 は別紙
甲93 の2	写し	羽田空港に おけるビジ ネスジェッ トの受入れ を拡大	国土交通 省航空局	2016 (H28) 年4月 22日	ビジネスジェットの 発着枠を現在の2倍 に拡大します(1日 8回から16回)	リンク先 は別紙
甲93 の3	写し	発着制限の 緩和	国土交通 省航空局	平成2 8年 (2016) 4月2 2日	「時間帯ごとの発着 回数制限の柔軟化」 において、「公用機 等枠」の発着が、 15-18時の混雑時間 帯に設定が存在する こと	リンク先 は別紙
甲94	写し	全国展開す る機動力	第三管区 海上保安 本部	(2021 年 12 月 24 日現在)	羽田特殊救難基地 は、「全国各地」で 発生する海難に当た ること	リンク先 は別紙

## 別紙 各書証のリンク先一覧

甲 6 8 (中表紙「第四章成田空港のあゆみ」及び 114 頁のみを抜粋)

[https://www.naa.jp/jp/issue/yakuwarigenjyo/2019/pdf/4\\_all.pdf](https://www.naa.jp/jp/issue/yakuwarigenjyo/2019/pdf/4_all.pdf)

甲 6 9 (全 2 枚)

<http://www.narita-kyousei.gr.jp/about/purport.html>

甲 7 0 (中表紙及び p 178-188 のみを抜粋)

[https://www.naa.jp/jp/issue/yakuwarigenjyo/2019/pdf/data\\_1.pdf](https://www.naa.jp/jp/issue/yakuwarigenjyo/2019/pdf/data_1.pdf)

甲 7 1 (全 2 枚)

[https://www.naa.jp/jp/csr/kyosei\\_taiko.html](https://www.naa.jp/jp/csr/kyosei_taiko.html)

甲 7 2 の 1 (全 2 枚)

<https://www.naa.jp/jp/naa/index.html>

甲 7 2 の 2 (全 2 枚)

[https://www.naa.jp/jp/naa/naa\\_history.html](https://www.naa.jp/jp/naa/naa_history.html)

甲 7 2 の 3 (全 3 枚)

[https://www.naa.jp/jp/naa/pdf/history\\_all.pdf](https://www.naa.jp/jp/naa/pdf/history_all.pdf)

甲 7 3 (全 1 枚)

<https://www.pref.chiba.lg.jp/kuushin/narita/kinoukyouka300313.html>

甲 7 4 の 1 (1 頁目、2 頁目、16 頁目のみを抜粋)

[https://www.jttri.or.jp/members2/kenkyuh/35\\_airport.pdf](https://www.jttri.or.jp/members2/kenkyuh/35_airport.pdf)

甲 7 4 の 2 (全 1 枚)

<https://www.jttri.or.jp/events/2014/sympo35.html>

甲 7 5 (「7 p」の「成田空港におけるピーク時間帯の処理能力向上策」まで抜粋)

<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001326643.pdf>

甲 7 6 (全 1 枚)

<http://www.schedule-coordination.jp/statistics/data/nrt.xlsx>

★Aircraft Movements: (原告和訳) 離発着の年間総数

甲 7 7 (全 6 枚)

<https://www.jttri.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/pdf/no69-06.pdf>

甲 7 8 の 1 (全 2 枚)

[https://www.cab.mlit.go.jp/tcab/activity/area\\_kanto/ibaraki.html](https://www.cab.mlit.go.jp/tcab/activity/area_kanto/ibaraki.html)

甲 7 8 の 2 (全 2 枚)

[https://www.cab.mlit.go.jp/tcab/conditions/04\\_kanto/09\\_hyakuri.html](https://www.cab.mlit.go.jp/tcab/conditions/04_kanto/09_hyakuri.html)

甲 7 9 (全 2 枚)

<https://www.sankei.com/article/20200324-EZ5FXKJWZFK4VBLLLOBKY4ONMI/>

甲 8 0 (全 2 枚)

<https://airportnews.jp/headline/481/>

甲 8 2 (1 頁目、4 6 頁目のみを抜粋)

<https://www.mlit.go.jp/about/content/001339163.pdf>

甲 8 3

<https://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/kouwanbun/25/images/02-1.pdf>

甲 8 4 (全 5 枚)

[http://www.jafit.jp/thesis/pdf/08\\_04.pdf](http://www.jafit.jp/thesis/pdf/08_04.pdf)

甲 8 5 (全 2 枚)

<https://toyokeizai.net/articles/-/113839>

甲 8 6

冒頭 (全 4 枚)

[https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/12/120613\\_.html](https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/12/120613_.html)

滑走路処理容量算出方式 (全 2 枚)

<https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/12/120613/11.pdf>

「日本とヨーロッパにおける混雑空港の着陸回数について」(全 1 枚)

<https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/12/120613/14.pdf>

甲 8 7 (p29～p46 を抜粋)

[http://www.kar.or.jp/pdf/2016report\\_kukounyosiryou1.pdf](http://www.kar.or.jp/pdf/2016report_kukounyosiryou1.pdf)

★甲 36 に重複する頁あり

甲 8 8 (全 1 枚)



[http://atcaj.or.jp/wordpress/wp-content/uploads/2021/02/Radio Telephony Meeting Vol 025.pdf](http://atcaj.or.jp/wordpress/wp-content/uploads/2021/02/Radio_Telephony_Meeting_Vol_025.pdf)

甲 8 9 ノ 1 (全 3 枚)

[https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb\\_shitsumon\\_pdf\\_s.nsf/html/shitsumon/pdfS/a204199.pdf/\\$File/a204199.pdf](https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_shitsumon_pdf_s.nsf/html/shitsumon/pdfS/a204199.pdf/$File/a204199.pdf)

甲 8 9 ノ 2 (全 3 枚)

[https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb\\_shitsumon\\_pdf\\_t.nsf/html/shitsumon/pdfT/b204199.pdf/\\$File/b204199.pdf](https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_shitsumon_pdf_t.nsf/html/shitsumon/pdfT/b204199.pdf/$File/b204199.pdf)

甲 9 0 ノ 2 (全 1 枚)

<https://www.tokyo-np.co.jp/article/137003>

甲 9 1 (全 1 枚)

[https://www.city.shibuya.tokyo.jp/gikai/kaigi\\_kekka/ikensyo/2021101303.html](https://www.city.shibuya.tokyo.jp/gikai/kaigi_kekka/ikensyo/2021101303.html)

甲 9 2 の 1 (全 4 枚)

<https://pressroom.up.seesaa.net/image/E6BB91E8B5B0E8B7AFE587A6E79086E883BDE58A9BE7AE97E5AE9AE6898BE6B395E381ABE996A2E38199E3828BE8AABFE69FBB.pdf>

甲 9 2 の 2 (全 2 枚)

<https://www.njss.info/bidders/view/%E4%B8%80%E8%88%AC%E8%B2%A1%E5%9B%A3%E6%B3%95%E4%BA%BA%E8%88%AA%E7%A9%BA%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%AE%A1%E5%88%B6%E5%8D%94%E4%BC%9A/>

甲 9 3 の 1 (全 2 枚)

[https://www.mlit.go.jp/report/press/kouku19\\_hh\\_000056.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/kouku19_hh_000056.html)

甲 9 3 の 2 (全 1 枚)

<https://www.mlit.go.jp/common/001128848.pdf>

甲 9 3 の 3 (全 3 頁)

<https://www.mlit.go.jp/common/001128849.pdf>

甲 9 4 (全 1 枚)

<https://www.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/feature/kidoryoku.html>